

Morski Przegląd Gospodarczy



Bulletin of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia** | **Biuletyn** Izby Przemysłowo-Handlowej **w Gdyni** | **Bulletin** de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

Nr 5 | **Gdynia, dnia 1 października 1946 r** | **Rok 1**

„Wybrzeże będzie zawsze benjaminkiem Rządu"
Premier Osóbka-Morawski

Prof. Tadeusz Ocioszyński

Socjologiczne prawo Przymorza

Nowa morska granica Rzeczypospolitej jest często przedstawiana jako kapitalne osiągnięcie dalekowzrocznej polityki polskiej, która w ten sposób założyła fundamenty wielkiego rozwoju sił gospodarczych narodu. Jest to pogląd ze wszech miar słuszny i prawdziwy. Całe dzieje ludzkości dowodzą niezbicie, że narody, stykające się z morzem, osiągały wielkie powodzenia polityczne, kulturalne i gospodarcze. Osiągały je jednak tylko o tyle, o ile umiały należycie wykorzystać morze.

Morze zmusza do pracy morskiej. Kto tego nakazu nie pojmuje, kto pozostawia dostępne mu szlaki morskie odłogiem, kto ich nie uprawia w świadomym trudzie, ten albo je traci, jak to miało miejsce choćby w dawniejszych dziejach naszego narodu, albo dopuszcza, że staje się ono terenem przenikania obcych czynników, bramą podbojów gospodarczych, jak to się dzieje np. w Chinach albo w obszarach kolonialnych.

Nowa granica morska Rzeczypospolitej, granica rozległa i ze wszech miar korzystna, zobowiązuje nas do pracy morskiej. Ekspansja morska nie może pozostać w nowej Polsce jedynie hasłem uroczystościowym: winna ona stać się rzeczywistym elementem strukturalnym naszego nowego systemu gospodarczego. Świat musi realnie widzieć, że pięćset kilometrów brzegu Bałtyku wraz z trzema wielkimi portami są w polskich rękach linią wielkiego ciśnienia gospodarczego, ujawniającą żywą i wszechstronną prężność ekonomiczną naszego narodu. Świat musi dostrzegać i pojmować, że morze jest nam istotnie gospodarczo potrzebne, niezbędne, pożyteczne.

Tego obrazu naszej aktywności morskiej nie stworzymy od razu. Jesteśmy dotkliwie zniszczeni przez straszliwy kataklizm wojny. Same porty nasze są poważnie zdewastowane. Międzynarodowy obrót wymienny jest jeszcze w stanie chaosu. Pieniądz i kredyt nie wróciły jeszcze na świecie do równowagi. Te obiektywne przyczyny będą przez pewien czas powodowały, że nasza aktywność morska nie od razu nabierze właściwego rozpędu. Musimy jednak bezwzględnie dbać o to, aby jak najszybciej zrobione było w tym względzie wszystko to, co od nas samych może zależeć. My musimy być na brzegu morskim możliwie rychło gotowi.

Nie będzie to łatwa sprawa. I to nie tylko dlatego, że na materialne przygotowanie portów i żeglugi potrzebne są duże kapitały. I nie tylko dlatego, że odbudowa naszego potencjału gospodarczego z konieczności potrwać musi jeszcze czas pewien, nim wytworzy podstawy materialne do dużej wymiany zamorskiej. Jest jeszcze inna trudność.

W układzie rzeczywistości polskiej tkwi od stuleci czynnik, który ma istotny wpływ na problem naszego stosunku do morza; jest nim **brak psychiki morskiej, brak szeroko w masie społecznej rozkrzewionej świadomości morskiej.**

Na okoliczność tę oddawna zwrócono uwagę. Nie znaleziono jedynie dotychczas skutecznego na to remedium. Jesteśmy nadal mało wrośnięci w morze, mało z morzem zżyci, mało z morzem związani.

Przed wojną żyliśmy w atmosferze paradoksu: ponad trzy-czwarte naszego obrotu handlu zagranicznego szło przez Gdynię i Gdańsk, a jednak nie mieliśmy masowej psychiki morskiej, masowego duchowego związku z morzem, albowiem prawie dwie trzecie naszego społeczeństwa miało horyzont rodzimej wioski, rodzimego zagonu żyta,

czy ziemniaków. Kraje zaś rolnicze na ogół nie czują morza, gdyż psychikę ich trzyma na uwięzi ziemia, żywioł ich pracy.

Narody morskie, to narody, które realnie żyją na brzegach mórz: są to narody, których byt biologiczny rozwija się w dostatecznej skali ilościowej w bezpośrednim oparciu o żywioł morski. Nie towar, idący drogą morską a produkowany lub spożywany w głębi lądu, tworzy morską fizjonomię narodu: tę fizjonomię i psychikę najistotniej tworzy właściwa praca morska — żegluga, rybołówstwo, handel usługowy w portach, praca portowa robotnika i inteligenta, czyli te liczne, zróżniczkowane i ważne funkcje, dla których trzeba żyć nad morzem, nad nim się niejako rodzić i umierać, ciągle je widzieć w jego tysięcznych odmianach, ciągle o nim myśleć, ciągle w nim dociekliwie szukać nowych możliwości pracy, nowych wartości, nowych celów, potrzeb i zadań. Tak jak naród rolniczy musi nie co innego, lecz właśnie ziemię, glebę mieć pod stopami, ciągle szukać w niej właściwej treści życiowej, tak naród morski musi obcować z morzem — nie emocjonalnie, nie wyłącznie politycznie, nie z daleka i nie przez pośredników, lecz bezpośrednio, ciągle, z bliska, przez pokolenia, uparcie i wytrwale, w pracy i trudzie codziennym.

Skąd dawna morska kultura Greków? Skąd pęd ku morzu Wikingów? Z czego wywodzi się morska tradycja Holandii, Danii, Portugalii, wreszcie Anglii? W Grecji, zwłaszcza na jej licznych wyspach, z każdej niemal wioski widać było morze. W Holandii morze dla tysięcy ludzi było przez pokolenia tuż nieraz za progiem rodzinnej chaty. Nad samym morzem siedzieli Fenicjanie, Wenecjanie, Fryzowie; w dzisiejszej Norwegii fiordy podprowadzają morze pod domy rybaków i drwali, i wołają do pracy na morzu. Tak powstaje zew morza, jego wpływ i rola w życiu mas ludzkich.

Gdzież zaś jest morze dla przeciętnego Polaka? Od Gdyni do Warszawy jest przeszło 400 km, do Krakowa, czy Lublina ponad 600 km. Na każdy kilometr brzegu morskiego przypadało w Polsce przedwojennej aż 2.776 km kw. powierzchni kraju (jeszcze obecnie wypada ca 554 km), gdy we Francji jest 177 km, w Szwecji 59 km, we Włoszech 111 km, w Norwegii 95 km. Przed wojną wysyłaliśmy morzem przeszło 10 milionów ton węgla, ale ilu górników widziało realnie morze polskie? Gdynia była dopiero dwunastym co do wielkości miastem polskim, a ilość mieszkańców przedwojennego Wybrzeża (powiaty: morski, kartuski i Gdynia) nie dosięgała w 1938 r. 1% ogółu ludności Polski.

Istniał w Polsce polityczny problem morza: problem przebicia się przez blokadę niemiecką ku wolnemu obcowaniu ze światem. Istniał problem wydajności granicy morskiej w naszym zagranicznym handlu towarowym. Istniał system państwowej protekcji dla obrotów portów polskich. Ale nie było bezpośredniej obecności morza w biologicznym bycie narodu. **Trzymaliśmy się zaplecza! Tkwiliśmy w roli, w fabrykach, w kopalniach, w rzemiośle miejskim.** Wybrzeże było małym fragmentem, drobnym szczegółem. I tak było przez całe nasze dzieje.

Powojenne życie upiększono nam hasłem: wracamy nad Bałtyk! Potężne hasło. Mogło ono brzmieć słuszniej: idziemy zaludnić i zagospodarować Wybrzeże! To jest myśl, pełna treści i życia: tętni w niej świadomość błędów przeszłości i wola lepszego kształtowania przyszłości. Hasło to powinno oznaczać: **przesuwamy Polskę nie tylko politycznie, ale i biologicznie ku morzu.** Zamiast przedwojennej ćwierci miliona Polaków, żyjących realnie nad morzem osiedlimy tam milion — dwa — może trzy i więcej, i tak powstanie realny front morski nowej Polski.

Dziś propagandowe afisze „Wracamy nad Bałtyk!" zmyły już deszcze ze ścian. Natomiast podjęta została żmudna praca weryfikowania praw pobytu nad morzem w stosunku do znacznych grup obywateli. Powstało zagadnienie lokalnego przeludnienia Wybrzeża; powstał problem zracjonalizowania struktury ludnościowej miast portowych. Mozołowi podjętych w tym względzie prac selekcyjnych towarzyszą głuche, często anonimowe komentarze: walka z szabrownictwem, ze spekulacją, z pasożytnictwem społecznym, nieróbstwem, sabotażem...

Te zarzuty i te oskarżenia są w wielu wypadkach słuszne. Powojenna fala wędrówek społecznych, idących na Wybrzeże z popielisk Warszawy, z obozów niemieckich, zza Bugu — przyniosła nieraz z sobą wysoce wątpliwy element ludzki. Nikt rozsądny przeczyć temu nie może. Środki zapobiegawcze przeciwko zachwaszczaniu ziem nadmorskich przez elementy społecznej destrukcji i gospodarczego nihilizmu są potrzebne. Winny one być dobrze przemyślane i bardzo rozważnie stosowane. Muszą jednak być trafne i skuteczne. Muszą być dla wszystkich zrozumiałe co do swoich przyczyn i co do osiąganych wyników. Ziemia Przymorza jest zbyt kosztowna, aby można było tutaj tolerować mało wydajną kulturę społeczną - gospodarczą. Tu istotnie nie ma miejsca dla jednostek nieużytecznych.

Szeroko pomyślany udział czynnika społecznego w takiej akcji jest na pewno koncepcją, która może się okazać tylko skuteczną i owocną. **Ocena bowiem celowości pobytu jednostki ludzkiej na Przymorzu polskim nie jest rzeczą ani prostą, ani łatwą.** Są problemy, sięgające w swoich fundamentalnych przesłankach głęboko w tematykę socjologii i ekonomiki: a nawet na najprostsze zapytanie z tego zakresu, np. ilu fryzjerów lub ilu piekarzy potrzebnych jest w Elblągu, Wrzeszczu lub w Gdyni — odpowie

dzieć nie jest łatwo. Zwłaszcza w społeczeństwie, które na zaludnianych na nowo ziemiach nie ma i mieć nie może jeszcze żadnego ściśle skrystalizowanego konturu strukturalnego. Nawet kontyngentowanie cukru, czy papierosów napotyka na znane nam wszystkim, aż nadto znane, trudności i powikłania. Tym bardziej jest to trudne w zakresie „racjonowania" ustroju społecznego. W Warszawie pochopnie uchwalono „zagęszczenie mieszkaniowe" w absurdalnej normie 5 m kw. na osobę, i równie rychło sami uchwalający wycofali się ze swoich pomysłów, podnosząc tę normę o 50% oraz czyniąc liczne dalsze, a na pewno nie ostatnie jeszcze poprawki na korzyść ludności. A na Wybrzeżu też są gruzy, też chwilowo domów nie przybywa, a więc też powstać musi troska, kto i jak ma tu mieszkać.

Zaludnianie Ziem Odzyskanych oraz w szczególności ziem nadmorskich powinnoby odbywać się według jakiejś przemyślanej, socjologicznie wartościowej recepty. Gdyby taką receptę dało się opracować oraz gdyby dało się ją następnie praktycznie stosować, byłoby to na pewno bardzo pożądane. Ale, niestety, mamy chyba dostateczną świadomość, że bardzo nam daleko od takiej pomyślnej sytuacji. Czyż już choćby samo przesiedlenie ludności polskiej zza Bugu nie wytworzyło sytuacji, w której wiele przesłanek racjonalistycznej gospodarki osiedleńczej musiało ulec prostemu naporowi konieczności? Wszak w toku tej masowej transplantacji mas ludzkich nad morzem znalazły się dziesiątki tysięcy najbardziej „lądowej", najbardziej rolniczej ludności, dla której morze jest nie tylko nowością, ale na razie rzeczą całkowicie gospodarczo niepojętą. A czyż gwałtowna potrzeba ulokowania połowy miliona wykolejonych przez zniszczenie stolicy warszawiaków nie stwarza również specyficznego przymusu rozwiązywania zagadnień, w których nie zawsze da się zapewnić zwycięstwo idei racjonalnej selekcji wobec nacisku prostego faktu bezdomności tych rzesz ludzkich? A w jakichże to laboratoriach administracyjnych da się z tych dziejowych żużli dokładnie wydzielić szlachetną rudę pożądanych osadników? Kto może dziś określić, czy wczorajszy warszawski adwokat-cywilista nie będzie za pięć lat dobrym znawcą prawa handlowego morskiego w sądach nadmorskich, a może wręcz nawet — maklerem? Albo, czy przedwojenny lwowski czeladnik piekarski po trzech latach oddychania morskim powietrzem w Gdyni nie stanie się dzielnym foremanem w spedycji portowej?

Jesteśmy tutaj po wstrząsie wojennym niejako in statu nascendi. Nowa polska rzeczywistość nadmorska rodzi się w bólach i kłopotach. Ma ona być i musi ona być — wielką. Musi być wielka swą ideą, musi też być wielką swą liczbą. Trzeba nam tutaj nie tylko idei, programów, haseł, ale przede wszystkim — mieszkań i pracy. **Muszą nas tutaj być miliony, i to miliony, wkorzenione w pracę, we własność, w niebezpieczeństwo losu osobistego, w ziemię i w prawo.** Prawdziwej selekcji dokona dopiero życie i to na przestrzeni wielu lat: życie najskuteczniej i najtrafniej zlikwiduje nieuczciwych kupców, niesumiennych robotników, zbędnych adwokatów, czy lekarzy, fikcyjnych przedsiębiorców, nieudolnych rzemieślników, niepotrzebnych pasożytów, szkodników i wydrwigroszów. **To samo życie w swej twardej szkole najtrafniej wypromuje przyszłych naszych „Ludzi morza" — kupców morskich, pracowników portowych, żeglarzy itp.**

Stoimy wobec olbrzymiego w skali procesu wielostronnego przekształcania się struktury naszego społeczeństwa. Jednym z ogniw tego procesu jest zaludnianie się Wybrzeża morskiego. Może możemy odpowiadać na pytanie, ilu dziś potrzeba w stoczniach szwejserów, na statkach — palaczy, w magazynach portowych — robotników, a nawet w kawiarniach — kelnerów, w sklepach spożywczych — subiektów itd. Na pewno jednak nie może nikt powiedzieć ilu tych i setek innych rodzajów pracowników będzie potrzebnych za rok — dwa, lub za pięć lat. Ani nie możemy określić, skąd da się ich znaleźć — z jakim-takim choćby przygotowaniem fachowym. **Gospodarka morska musi żyć i rozwijać się z koniecznymi rezerwami sił ludzkich. Te rezerwy produkuje przede wszystkim masa społeczna, zaludniająca Przymorze,** tak jak to od pokoleń jest właśnie w Holandii, Norwegii, Grecji, Anglii, Danii, Szwecji i w innych narodach morskich. Przewidująca polityka tych rezerw to właśnie polityka krzewienia psychiki morskiej narodu.

Rezerwy ludzkie Przymorza to gęsta, liczna ludność, która zajmuje się tysiącami zajęć zarobkowych, nawet na pozór zupełnie obcych problemowi morza: ale w ciągłej fluktuacji zainteresowań życiowych, w trosce o byt swoich dzieci wytwarza ona samorzutnie pęd ku morzu, z którego rodzą się przez pokolenia węzły psychicznego związku z morzem. W przedwojennej Gdyni w stosunku do 9 milionów ton przeładunku portowego rocznie (1938 r.) mieszkało 120.000 mieszkańców: stosunek 75.000 ton na 1.000 mieszkańców. A w Hamburgu w stosunku do 25,3 milionów ton mieszkało 1.712.000 mieszkańców, czyli stosunek 14.200 ton na 1.000 mieszkańców. Oznacza to, że Hamburg z okolicą był o wiele gęściej zaludniony—wskutek większego rozbudowania funkcyj portowych oraz uprzemysłowienia okolicy. Nawet w Szczecinie na 8,3 miliona ton przeładunku mieszkało 383.000 osób, czyli ponad 21.000 ton na 1.000 mieszkańców. Miasta portowe skupiają więc ludność, Wybrzeże

wchłania ją, i w ten sposób setkami więzi gospodarczych, rodzinnych, tradycyjnych naród wiąże się z morzem.

Takie jest socjologiczne prawo każdego, a wiec i polskiego Przymorza. W stosowaniu tego prawa w granicach legalnych kompetencyj władz administracyjnych społeczeństwo winno pomóc administracji państwowej, aby osiągnięty został wielki cel: **rozumne i trwałe zadomowienie się Polski nad odzyskanym Bałtykiem.** Tylko w ścisłej współpracy organów władzy państwowej z szeroko ujętą reprezentacją społeczeństwa da się ustalić, w jakiej mierze mogą tutaj być dopuszczone samoczynnie procesy wykształcania się struktury socjalnej i gospodarczej Polski nadmorskiej, a w jakiej mierze okaże się potrzebne i celowe działanie interwencji państwowej, opartej o prawo i sankcje prawne.

Winniśmy mieć cierpliwość w traktowaniu tych trudnych procesów socjologicznych. — Dziś są tutaj jeszcze gruzy i rumowiska. W tych gruzach jednym jest za ciasno, innym — za luźno, dla innych — w ogóle miejsca brakuje. Ale to też jest jest zadanie do rozwiązania, dla którego trzeba pracy rąk żywego człowieka. Trzeba odbudowywać, zabudowywać, zasiedlać i zagospodarowywać Wybrzeże polskie. To musi dać pęd ku przyszłości. **Nad morzem musi Polska mieć odwagę myśleć pokoleniami. Doraźnie można osiągnąć piękne efekty; nam zaś chodzić musi o trwałe i wartościowe wyniki organizacyjne.**

Mgr Kazimierz Zagórny.

Praktyka współdziałania sektorów gospodarczych

Prasa stołeczna wystąpiła niedawno energicznie, domagając się **realizacji uprawnień ustawowych, przyrzeczonych przez Rząd sferom prywatnej inicjatywy gospodarczej.** Żądania te szły w kierunku nacisku na niższe organa administracji państwowej, aby nie wypaczając zasadniczej linii, wytyczonej przez intencje Rządu, nie stwarzały prywatnej gospodarce zbędnych, a nieprzewidzianych w ustawodawstwie utrudnień.

Wynurzenia prasy warszawskiej posiadają dużą wymowę. Świadczą one także i o tym, że troska o sektor prywatny stanowi poważną część programu ideowego niektórych ugrupowań i stronnictw politycznych.

Aczkolwiek rząd od zarania gospodarczej odbudowy kraju zdecydowanie i wyraźnie podkreślał rolę inicjatywy prywatnej, to jednakże przez dłuższy okres czasu mówiło się o niej raczej na marginesie tematów gospodarczych, a pewna część społeczeństwa traktowała tę inicjatywę niesłusznie jako efemeryczną i z góry skazaną na zagładę. Ślady tego nastawienia ujawniają się jeszcze dzisiaj w niższych instancjach w formie obejmowania akcją upaństwowiania zbyt dużej ilości placówek średnich i małych, oraz w **podejrzliwym i pozbawionym zaufania wzajemnym nastawieniu sektorów, państwowego, spółdzielczego i prywatnego.**

Że rozmach akcji upaństwowiania posuwa się często za daleko, znajdujemy na to wiele dowodów w codziennej obserwacji zjawisk gospodarczych. Niektóre z nich wprost natarczywie narzucają obserwatorowi zastrzeżenia co do słuszności objęcia inicjatywą państwową danej gałęzi pracy. Te wątpliwości i zastrzeżenia musi wzbudzić w mieszkańcach Wybrzeża fakt przyjazdu do Gdyni **karuzeli, która, jak się okazało, była przedsiębiorstwem państwowym.** Nasuwa się przede wszystkim pytanie, jak może być przedsiębiorstwem państwowym impreza, która w samej jej istocie wyklucza wszelką prawidłową rachunkowość, — bo któż może księgować pobieraną opłatę w locie „lux - torpedy", lub w nerwowej gorączce innego „diabelskiego młyna". A jednak faktem jest, że w Polsce istnieją upaństwowione karuzele, - „lunaparki".

Na tym drobnym, ale charakterystycznym, przykładzie widać, że w niektórych dziedzinach i w wielu wypadkach postępujemy nie patrząc na zdrowy sens ekonomiczny i racjonalne potrzeby Państwa. Ten, kto upaństwowił lub w inny sposób kazał państwu być właścicielem tego rodzaju imprezy, jak karuzela, dał dowód wypaczenia przewodniej myśli Rządu i przewodniej intencji tez programowych nowego ustroju gospodarczego. Państwo w żadnym wypadku z tego rodzaju przedsiębiorstw nie ma pożytku, a najwyżej domorosły reformator gospodarczy zaspokoił swoje aspiracje „rewolucyjne", jak na pewno o nich sam sądzi.

Przykład karuzeli nie jest bynajmniej jedynym. Spotykamy się ze zjawiskiem upaństwawiania innych drobnych przedsiębiorstw, jak stolarnie, kuźnie, drobne wytwórnie instrumentów muzycznych, które to przedsiębiorstwa ze względu na swoje rozmiary lub charakter nie nadają się do prowadzenia w administracji państwowej. Istniejące pod tym względem anomalie świadczą, że teoretyczne i dogmatyczne podchodzenie do spraw gospodarczych nie w każdym wypadku jest celowe. Chociaż **oczywistym jest dla trzeźwych umysłów gospodarczych, że prąd w kierunku uspołecznienia wartości**

ekonomicznych, przede wszystkim w ich produkcyjnych fazach, jest prądem ogólnoświatowym i zjawiskiem nieuniknionym, to jednak z drugiej strony **błędem byłoby sądzić, że proces uspołecznienia życia gospodarczego da się w całości i bez szkodliwych wstrząsów zrealizować niezwłocznie, bez dokonania koniecznych przeobrażeń nie tylko w strukturze zewnętrznej życia i gospodarki ludzkiej, ale i w psychice człowieka.**

Obecnie przywiązuje się dużą wagę do prac Komisyj, powołanych na podstawie ustawy z 3 stycznia br. o upaństwowieniu przedsiębiorstw dla doprowadzenia do końcowej realizacji, zakreślonego tą ustawą programu. Komisje te staną niewątpliwie przed koniecznością oddania całego szeregu przedsiębiorstw przemysłowych drobnych i małych w administrację czy to samorządu, czy spółdzielni, czy też w ręce prywatne. Tym samym usuną one niepożądaną atmosferę braku zaufania, jaka opanowała zagadnienie reformy ustroju gospodarczego w Polsce i tym samym doprowadzą do tak bardzo pożądanej stabilizacji stosunków gospodarczych i uspokojenia opinii społecznej, w rezultacie czego może doczekamy się, że wszystkie trzy sektory odnosić się będą do siebie z należytym obiektywizmem i nawiążą harmonijną współpracę, jako składniki twórcze i nieodzowne w dziele odbudowy kraju i tworzenia dobrobytu jego obywateli.

Że tak być powinno, a nie inaczej, świadczy ocena naszej sytuacji przez Rząd, który uznał i obwarował opieką ustawodawczą wszystkie wymienione sektory gospodarstwa narodowego: państwowy — największy, następnie spółdzielczy — stosunkowo mniejszy i znajdujący się w stadium przygotowawczym do spełnienia swej wielkiej roli w organizacji życia gospodarczego, oraz prywatny najliczniejszy, reprezentujący obok państwowego, wiele czynnika fachowości i doświadczenia, wielką ogólnokrajową machinę produkcji i wymiany.

Omawiane przez nas zagadnienie posiada na Wybrzeżu, ze względu na specyficzne trudności w dziale zaopatrywania i zależność pod tym względem od województw centralnych, swoje specjalne cechy.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że liczba, zarejestrowana w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przedsiębiorstw prywatnych w przemyśle i handlu dochodzi do 15.000, to nie trudno dojść do wniosku, że jest to poważny aparat produkcyjny, a przede wszystkim rozdzielczy, którego techniczne możliwości znacznie przewyższają aparat rozdzielczy 2-ch poprzednich sektorów.

Toteż zagadnienie ścisłej łączności i uzgodnionego działania tych 3-ch sektorów na najbliższym zapleczu portów występuje z całą wyrazistością. **Dotychczas niestety jednak nici współdziałania, któreby te 3 sektory łączyły w jedną jedną harmonijną całość, prawie że nie istnieją.** Każdy z tych sektorów działa na własną rękę, a jedynie ustalenie marż zarobkowych jest okazją do spotykania się wszystkich 3 sektorów. (Fakt powierzenia gestii w pracach nad ustaleniem marży zarobkowej Izbie Przemysłowo-Handlowej, która na odnośne konferencje zaprasza przedstawicieli zarówno spółdzielczości, jak i handlu państwowego, nastąpiło na skutek decyzji Gdańskiego Urzędu Wojewódzkiego). Współpraca 3 sektorów gospodarczych jest rzeczą nie tylko wskazaną, ale konieczną. **Stała wymiana nie tylko poglądów, ale wiadomości o możliwościach produkcyjnych i handlowych przydałaby się bardzo dla usprawnienia procesów produkcyjnych i rozdziału produkowanych towarów.** Dowodów na tę konieczność przytoczyć by można wiele.

Zatrzymajmy się na jednym tylko, zaczerpniętym z bezpośredniej naszej obserwacji na Wybrzeżu.

Od dłuższego czasu uskarża się państwowy przemysł konserwowy na niemożliwość rozwinięcia swojej pracy z powodu braku opakowań. Brak ten jest tak dotkliwy, że grozi niemal zastojem w produkcji artykułów puszkowanych i beczkowych. Gdyby sektor prywatnego przemysłu miał bliższą styczność z potrzebami tej gałęzi przemysłu państwowego, to niewątpliwie siłą naturalnego ciążenia, skierowałby swoje zainteresowanie w kierunku zaspokojenia potrzeb tego przemysłu, a przynajmniej złagodzenia istniejących braków.

Nie inaczej przedstawia się także sytuacja między prywatnym handlem hurtowym, a źródłami zaopatrywania, jakimi są dzisiaj przeważnie wytwórnie państwowe. Zresztą brak należytego współdziałania między poszczególnymi sektorami dotyczy nie tylko 2 wyżej wymienionych sektorów. Punkty zadrażnień na tle niezdrowego współzawodnictwa są znacznie częstsze i bardziej rażące między spółdzielczością a handlem państwowym, niż między spółdzielczością a handlem prywatnym.

Również na odcinku pracy gospodarczej w porcie, gdzie wzajemne nieskoordynowanie inicjatywy państwowej oraz spółdzielczej i prywatnej, zwłaszcza na odcinku usług portowych, jest rażące, wzajemny kontakt zainteresowanych przedsiębiorstw mógłby doprowadzić do zniwelowania niepotrzebnych antagonizmów i do ustalenia właściwych granic, w jakich działalność przedsiębiorstw usługowych państwowych, spółdzielczych i prywatnych, mogłaby się zgodnie i harmonijnie rozwijać.

Organizacja współdziałania wszystkich 3 sektorów gospodarczych jest dzisiaj jednym z naczelnych postulatów i warunków dla uzdrowienia stosunków gospodarczych na Wybrzeżu.

Toteż jest rzeczą nieodzow-

ną, aby instytucje, reprezentujące poszczególne działy gospodarki, odbywały wspólne posiedzenia, poświęcone ujawnianiu i badaniu wzajemnych zainteresowań i potrzeb.

Nasuwa się techniczne pytanie, kto ma akcją porozumiewawczą kierować, względnie kto ma ją zainicjować.

Idąc za wzorami Komisji Badania Cen, możnaby tym obowiązkiem obarczyć Izbę Przemysłowo - Handl., gdzie się skupiają prawie wszystkie nici polityki i praktyki gospodarczej danego terenu. Równie dobrze mógłby te czynności instytucji koordynującej wykonywać Urząd Wojewódzki, lub jakaś inna placówka administracyjno-gospodarcza. Nie chodzi w tym wypadku o zaszczyt samej pracy, ale o jej poziom i efekty. I jakkolwiek zagadnienie współdziałania trzech sektorów poruszamy w związku z zagadnieniami gospodarczymi Wybrzeża, to jednak **wydaje nam się, że trącamy o ważny i pilny problem nie lokalny, ale ogólnokrajowy.**

Od trafności i szybkości jego rozwiązania w dużym stopniu zależeć będzie racjonalizacja i usprawnienie życia gospodarczego w kraju.

Organizacja i rozwój żeglugi śródlądowej

I. Polska Żegluga Państwowa

Polska żegluga Państwowa stale rozwija swoje możliwości eksplotatcyjne.

Miesiąc sierpień był okresem rekordowym pod względem ilości ładunków przyjętych wprost z okrętów na barki do przewozu wodą w głąb kraju.

W miesiącu tym przyjęto następujące ilości towarów, przeważnie pochodzenia UNRRA:

w porcie gdyńskim . . 6.627 ton
w porcie gdańskim . . 4.603 ton

Ilość ta (razem: 11.330 ton) jest przeszło dwukrotnie wyższa od ilości załadowanych w miesiącu poprzednim — lipcu (5.282 ton) i o prawie 3.000 ton więcej od najlepszego poprzedniego okresu jakim był czerwiec.

Wymienione ładunki zostały załadowane na 101 barek (w porzednim miesiącu lipcu załadowano 50 barek), przy czym transporty te skierowane były do Warszawy, Płocka, Włocławka, Bydgoszczy, Grudziądza i Poznania.

Ze względów na nienotowany od kilku lat niski stan wody na rzekach w Polsce, a przede wszystkim Wiśle i Warcie, Polska Żegluga Państwowa miała duże trudności z wyholowaniem i doprowadzeniem do miejsca przeznaczenia przyjętych ładunków.

Tym niemniej z praktyki zeszłomiesięcznej możemy ustalić, że przy obecnie posiadanym stanie taboru na Wiśle i w portach morskich w Gdańsku i Gdyni, Polska Żegluga Państwowa przy średnim stanie wody na Wiśle jest już obecnie w stanie przyjmować w Gdyni i Gdańsku ładunków o ilości 15.000 ton w relacji miesięcznej.

Bolączką najważniejszą żeglugi jest w dalszym ciągu brak ładunków eksportowych, których w miesiącu sierpniu absolutnie nie było. Awizowane ładunki sody eksportowej do Szwecji zostały odwołane. Ten stan rzeczy wpływa niezwykle ujemnie na kalkulacyjność eksploatacji transportu wodnego, który mimo to jest w dalszym ciągu najtańszym środkiem przewozowym.

W związku z wielkim wzrostem ilości ładunków przyjętych do przewozu, ilość barek użytych w portach morskich jako środki pomocnicze do szybszego rozładunku okrętów, wybitnie się zmniejszyła, ale i zapotrzebowanie na barki na ten cel również uległo redukcji.

W stosunku do ilości i jakości prac wykonywanych w portach Gdańska i Gdyni, w dalszym ciągu Polska Żegluga Państwowa nie posiada odpowiedniej ilości holowników portowych, zwłaszcza że do zadania tych holowników oprócz normalnej pracy portowej i przeholowywania barek z Gdańska do Gdyni lub odwrotnie, należy również wyholowanie całego taboru załadowanego do Tczewa, bowiem tam dopiero przyjmują pociągi holownicze — holowniki wiślane.

Ruch pasażerski statkami na liniach Gdańsk — Elbląg lub odwrotnie i Gdańsk — Rybakowo i odwrotnie, nie wykazuje żadnych zmian pod względem frekwencji pasażerów w porównaniu z ostatnimi okresami sprawozdawczymi, mimo wielu udogodnień podczas jazdy jakie dają pasażerowi nowe statki, które weszły na tą linię.

W końcu bieżącego roku zostanie wyremontowany po podjęciu z wody i postawiony na jednej z linii pasażerskich duży statek „Borusia", w ten sposób zwalniając inny statek, który zostanie przeznaczony do ruchu pasażerskiego na kanałach warmińskich.

Wkrótce ukończony zostanie generalny remont statku pasażerskiego „Elbląg".

W miesiącu sierpniu został podjęty z wody statek motorowy pasażerski dawnej nazwy „Schwalbe", który obecnie otrzymał nazwę „Mewa". Statek ten jest już sprowadzony do Gdańska i niedługo będzie podjęty jego remont. Przeznaczeniem jego będzie przewóz pasażerów w rejonie kanałów elbląskich.

W bieżącym roku oprócz planu podjęcia i wyremontowania omawianego wyżej statku pasażerskiego „Borusia", Polska Żegluga Państwowa przygotowuje obecnie specjalną ekipę do podjęcia jeszcze na jesień zatopionych w rejonie bądź blisko rejonu gdańskiego — 3 holowników wiślanych polskich, a mianowicie statków „Zamoyski", „Lubecki" i „Steinkeller",

K. Z.

II. Sytuacja w Żegludze Śródlądowej na odcinku sektora prywatnego

Problem żeglugi śródlądowej w Polsce, nienależycie doceniany przed wojną, winien obecnie znaleźć właściwe zrozumienie i rozwiązanie, a to tym bardziej, że do naszych przedwojennych arterii wodnych doszła obecnie nowa, o dużym znaczeniu — rzeka Odra. W żegludze śródlądowej, która powinna spełnić przypadające jej zadanie, mamy dość duże zaległości, odrobienie których stworzy jej właściwe podstawy i zapewni możliwości rozwoju.

Otóż, niezwłocznie po wyrzuceniu okupanta, szyprowie wszystkich jednostek na Wiśle i kanale Bydgoskim przyłączyli się do Związku Zawodowego Transportowców, aby wspólnymi siłami doprowadzić w możliwie jak najkrótszym czasie do stanu używalności tabor, pozostały na rzekach. Wysiłki te, mimo znacznego zniszczenia poszczególnych jednostek pływających, dały pomyślne wyniki, dzięki czemu część taboru wyremontowanego zdołano w stosunkowo niedługim czasie oddać do przewozu towarów.

Wobec napotykanych trudności oraz ze względu na to, że Związek Zawodowy Transportowców nie był w stanie należycie bronić interesów tej grupy, zdecydowali wszyscy zainteresowani utworzyć osobny związek pod nazwą: „Zrzeszenie Właścicieli Barek i Holowników Żeglugi Śródlądowej“ z centralą w Bydgoszczy.

O ile szereg drobnych spraw zdołało już Zrzeszenie we własnym zakresie uporządkować i załatwić, o tyle w sprawach zasadniczych napotykało i napotyka na trudności, do których m. in. należy odmówienie Zrzeszeniu udzielenia pożyczki długoterminowej niskoprocentowej, niezbędnej na wyremontowanie taboru rzecznego.

Stan taboru prywatnego oraz warunki jego pracy przedstawiają się następująco:

Na Wiśle i kanale Bydgoskim znajduje się obecnie 183 jednostek o tonażu 58.884 ton. Przez działania wojenne uległo zniszczeniu 78 jednostek, obejmujących 22.325 ton.

W administracji Władz Radzieckich znajduje się jeszcze 18 jednostek, o łącznej pojemności 6.928 ton.

Na Odrze znajduje się w rękach Polaków około 30 statków oraz 157 barek różnej konstrukcji.

Prawie cały tabor rzeczny tj. barki od 30 ton pojemności wzwyż i holowniki od 25 PS, przeszedł na mocy rozporządzenia Minist. Komunikacji z dnia 7.3 1945 r. pod przymusowy zarząd państwowy z zachowaniem prawa własności poszczególnych właścicieli.

Państwowa Żegluga, eksploatująca prawie cały tabor, opiera się na taryfie, wydanej przez Ministerstwo Komunikacji.

Z należności, przewidzianych taryfą, otrzymują właściciele barek praktycznie poniżej 25 proc., z czego opłacić muszą załogę pomocniczą, utrzymać barkę w należytym stanie, utrzymać siebie, często wraz z rodziną itp.

Niskie zarobki frachtowe, jak również niskie stawki za magazynowanie towarów na barkach, nie pozwalają na racjonalną kalkulację, a już o rentowności w żegludze śródlądowej nawet mowy być nie może.

Właściciele barek, nie otrzymując odpowiedniego wynagrodzenia, nie mają możności prowadzenia ani należytej konserwacji, ani remontu barek, wreszcie nie mogą oni poddać ich klasyfikacji, co stanowi podstawowy warunek ubezpieczenia taboru rzecznego. W tych to warunkach istniejący jeszcze tabor rzeczny coraz bardziej niszczeje i kurczy się pod względem ilościowym.

Dla uzdrowienia warunków pracy w żegludze śródlądowej, a tym samym zapewnienia jej rozwoju, należałoby podnieść stawki za przewóz i za magazynowanie towarów na barkach, które płaci Państwowa Żegluga właścicielom barek oraz przyznać im kredyty na niezbędny remont taboru pływającego i nieużytkowanego, na wydobycie zatopionego taboru i jego remont, wreszcie na budowę nowoczesnych typów barek.

Wskazanym byłoby również zwolnić prywatny tabor, eksploatowany przez Państwową Żeglugę, z pod przymusowego zarządu państwowego, natomiast tabor, pochodzący z rewindykacji na rzecz Państwa Polskiego, winno się przekazać w ręce prywatne, albo drogą sprzedaży, albo dzierżawy, lub też w formie odszkodowania wojennego.

Już obecnie winno się rozwiązać i uregulować problem żeglugi rzecznej na Odrze. Ponadto coraz większego znaczenia nabiera sprawa Bydgoszczy i jej kanałów, jako centralnego węzła komunikacyjnego wodnego, łączącego południowe połacie kraju z naszymi portami morskimi.

W tych warunkach stworzenie możliwości dla żeglugi śródlądowej i rozbudowy taboru rzecznego jest sprawą nie tylko aktualną, ale nawet niecierpiącą zwłoki.

Sytuacja, w jakiej obecnie znajdują się szyprowie, szczególnie członkowie Zrzeszenia Właścicieli Barek i Holowników Żeglugi Śródlądowej, jeżeliby miała potrwać jeszcze przez dłuższy okres czasu, doprowadzi do całkowitego i to dość szybkiego wyniszczenia prywatnego taboru rzecznego, a tym samym spowoduje niepowetowane szkody dla żeglugi śródlądowej.

Samorząd gospodarczy, doceniając ważność problemu żeglugi śródlądowej, zwrócił się bezpośrednio do Ministerstwa Komunikacji, podkreślając konieczność zainteresowania się tymi sprawami oraz proponując zwołanie specjalnej konferencji z udziałem wszystkich zainteresowanych stron.

Mgr. A. Kotowski.

Dział Informacyjno-Statystyczny

Sprawy Wybrzeża

Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża

pod redakcją *Mgr Antoniego Skołnickiego*

Eksploatacja i odbudowa portów

Obroty towarowe portów naszych Gdańska i Gdyni w m-cu sierpniu były nieco wyższe, aniżeli w m-cu poprzednim i osiągnęły cyfrę 836,2 tys. ton. Z cyfry tej na import przypada 334,2 tys. ton, na eksport 502 tys. ton. Pracę obu portów w rb. ilustruje podane niżej zestawienie:

	import w tys. ton	eksport w tys. ton	ogółem w tys. ton
Rok 1945:	376,7	540,7	917,4
Rok 1946:			
styczeń	139,0	177,9	316,9
luty	172,8	240,8	413,6
marzec	155,5	378,4	533,9
kwiecień	258,7	391,8	650,5
maj	261,3	514,4	775,7
czerwiec	335,0	502,7	837,7
lipiec	315,5	485,7	801,2
sierpień	334,2	502,0	836,2

Obrót towarowy portu Gdańsk wynosił w m-cu sierpniu 420 tys. ton, z czego na import przypadało 166,7 tys. ton, a na eksport 253,3 tys. ton. Obroty Gdyni wynosiły 416,2 tys ton, z czego import wynosił 167,6 tys. t, a eksport 248,6 tys. ton. Pracę poszczególnych portów przedstawiają niżej podane cyfry:

Miesiąc	Gdańsk			Gdynia		
	import w tys ton	eksport w tys. ton	obrót w tys. ton	import w tys. ton	eksport w tys. ton	obrót w tys. ton
Rok 1945:	135,0	218,9	353,9	241,5	321,8	563,3
Rok 1946:						
styczeń	68,9	86,0	154,9	70.1	91,9	162,0
luty	97,2	132,7	229,9	75.6	108,1	183,7
marzec	68,2	198,7	266,9	87,3	179,7	268,0
kwiecień	105,7	209,7	315,4	153,0	182,2	335,2
maj	126,5	256,1	382,6	134,8	258,3	393,1
czerwiec	153,0	266,4	419,4	181,9	236,4	418,3
lipiec	177,0	285,5	462,5	138,6	200,1	338,7
sierpień	166,7	253,3	420,0	167,6	248,6	416,2

W ogólnym imporcie wynoszącym 334,2 tys. ton przywieziono 130,3 tys. ton rudy, 67,9 tys. ton drobnicy, 61,7 tys. ton ropy i benzyny, 35,5 tys. ton pszenicy, 13,5 tys. ton nawozów sztucznych, 11,2 tys. ton papierówki, 10,6 tys. ton mąki pszennej oraz 3,5 tys. ton złomu żelaza. Ponadto przywieziono 16.279 sztuk koni, 623 sztuk bydła, 3 sztuki kóz i 7 sztuk trzody chlewnej i 12.801 sztuk ptactwa.

Przywóz towarów w ramach dostaw UNRRA i innych przedstawia się następująco:

	Gdańsk w tys. ton		Gdynia w tys. ton		Razem w tys ton	
	UNRRA	Inne	UNRRA	Inne	UNRRA	Inne
Rok 1945:	79,1	56,1	120,0	121,5	199,1	177,6
Rok 1946:						
styczeń	38,7	30,2	46,2	23,9	84,9	54,1
luty	84,0	13,1	46,9	28,8	130,9	41,1
marzec	52,2	15,6	60,8	26,5	113,4	42,1
kwiecień	74,0	31,7	125,2	27,8	199,2	59,5
maj	89,2	37,3	83,4	51,4	172,6	88,7
czerwiec	105,5	47,5	135,2	46,7	240,7	94,3
lipiec	79,7	97,2	47,9	90,7	127,6	187,9
sierpień	77,6	89,1	104,6	62,9	182,2	152,0

W ogólnym eksporcie wynoszącym 502,0 tys. ton wywieziono węgla, koksu i bunkru 472,3 tys. ton, cementu 25,6 tys. ton, cynku 2,3 tys. ton, farb 934,5 ton, ołowiu 303,5 ton, miazgi szu owocowego 119,5 ton oraz drobnicy 502,9 ton.

W m-cu sierpniu do portów Gdańska i Gdyni weszło 473 statki o poj. 422.916 BRT wyszło 484 statki o poj. 474.652 BRT.

Do portu w Szczecinie weszło w miesiącu sprawozdawczym 6 statków o pojemności 915 ton, wyszło również 6 statków o tej samej pojemności.

Magazyny portowe. Powierzchnia magazynów w m-cu sprawozdawczym wynosiła tak jak w m-cu poprzednim

w Gdyni . . 122.358 m²
w Gdańsku 32.074 m²
w Szczecinie 15.400 m²

Ponadto należy jeszcze wymienić elewatory zbożowe o pojemności w Gdyni 10.000 ton ,w Gdańsku 9.000 t i w Szczecinie elewator o 3-ch kondygnacjach 40.000 ton. Elewator na Holmie na razie jest niezdatny do użytku z powodu zniszczenia.

Urządzenia przeładunkowe. Ilość czynnych dźwigów wynosiła w Gdańsku 22, w Gdyni 27.

Dźwigów w remoncie jest w Gdańsku 12, w Gdyni 8, razem 20 sztuk.

Z demobilu UNRRA zostało zaawizowane nadejście 2-ch dźwigów 11-tonowych. Dźwigi te przeznaczone zostały do obsługi Basenu Górniczego w Gdańsku. Prace w związku z rewindykowanymi dźwigami z Magdeburga są w toku. Przeznaczono je dla Szczecina i wybrano miejsce dla ich ustawienia, a mianowicie: jeden 5-tonowy dla przeładunku drobnicy ma być umieszczony na nabrzeżu „Ucho", pozostałe cztery 2,5-tonowe mają być ustawione na nabrzeżu „Fant".

PRZEMYSŁ PAŃSTWOWY NA WYBRZEŻU

Dla ogólnego choćby zilustrowania prac przemysłu pracującego na Wybrzeżu scharakteryzować należy po krótce kilka najważniejszych instytucji z poszczególnych gałęzi przemysłu.

Na pierwszym miejscu postawić należy Zjednoczenie Stoczni Polskich z uwagi na silne związanie tej instytucji z morzem, jak również z uwagi na wielkość produkcji i ilość zatrudnionych pracowników.

Mając na uwadze swój rozwój, Stocznie nawiązywały szczerą współpracę z władzami i instytucjami na Wybrzeżu, jak również z przemysłem krajowym. ZSP przystąpiło też do rozległej współpracy handlowej i technicznej z zagranicą. W tym celu ZSP wydelegowało swoich przedstawicieli do Włoch oraz do Anglii. Poza nawiązaniem stosunków handlowych i technicznych mają oni dokonać zakupów dla ZSP i zbadać możliwości współpracy z zagranicą.

Po długich pertraktacjach i wstępnych umowach została podpisana dnia 17. 8. 1946 r. umowa ostateczna między GAL-em a ZSP o budowę 6 rudo-węglowców po 2.540 TDW. Celem uzgodnienia obowiązujących warunków technicznych tej dostawy wyjechał pełnomocnik ZSP do centrali GAL-u w Londynie.

W m-cu sprawozdawczym przepracowano ogółem 1.036.117 rob./godz., z czego na prace inwestycyjne przypada 316.800, zaś na prace produkcyjne 719.317 rob./godz.

W m-cu sierpniu 6 stoczni podległych Zjednoczeniu Stoczni Polskich wykonały remont 60 statków krajowych, 11 okrętów wojennych, 12 statków zagranicznych oraz szereg zleceń klientowskich.

Ogólna wartość produkcji wyniosła ponad 57 mil. złotych. Ogólny stan zatrudnienia ZSP wynosił na dzień 31. 8. br. 6.913, co w porównaniu do m-ca poprzedniego daje zwyżkę o 478 pracowników.

Zobrazowanie rozwoju przemysłu stoczniowego nie byłoby pełne, gdybyśmy nie poświęcili choć paru słów stoczniom rybackim rozrzuconym na całej przestrzeni naszego 500 km Wybrzeża, a tak ważnym przy odbudowie naszego pływającego taboru rybackiego. Stocznie te zatrudniając około 1.000 pracowników fizycznych i umysłowych podlegają bezpośrednio Morskiemu Instytutowi Rybackiemu w Gdyni.

W m-cu sierpniu stocznie rybackie wybudowały 7 łodzi, w budowie znajduje się 28 kutrów, 20 łodzi oraz 3 motorówki; w tym samym czasie wyremontowano 11 kutrów, 2 łodzie, 1 jacht, w remoncie znajduje się 6 kutrów, 8 łodzi, 3 motorówki, 1 ślizgowiec, 1 statek pasażerski, 2 jachty, 3 jolki oraz 1 tramwaj wodny.

Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego Delegatura na Okręg Gdański i Mazurski obejmuje 15 zakładów, które zatrudniały w m-cu sierpniu 1.270 ludzi (lipiec 1.005) przy wartości produckji 7.200.000 zł (lipiec 6.355.000 zł).

Są to następujące zakłady:

Gdańska Fabryka Obrabiarek daw. Thümeke w Gdańsku. Prace inwestycyjne postępują nadal. Prowadzi się remont obrabiarek własnych. Fabryka otrzymuje nowy realny program zamówień, zapewniający zatrudnienie warsztatu na okres ok. 1 roku. Zatrudnienie 140. Produkcja 400.000 zł.

Fabryka Latarek i Reflektorów Elektrycznych dawn. Daimon w Gdańsku. Zanotowano pewien wzrost produkcji. Trudności materiałowe trwają nadal. Zatrudnienie 233. Produkcja 430.000 zł.

Wytwórnia Opakowań Blaszanych dawn. I. B. W. w Gdańsku. Instalacja do produkcji puszek 1 kg z blachy lakierowanej została wykończone. Uruchomiono produkcję puszek, okrągłych i owalnych do ryb z blachy białej. Oczekuje się na nadejście zamówień. Zatrudnienie 142. Produkcja 160.000 zł.

Fabryka Aparatów, Kotłów, dawn. P. Naubäcker w Gdańsku. Fabryka otrzymała poważne zamówienie na wykonanie zbiorników dla Centrali Produktów Naftowych. Zatrudnienie 37. Produkcja 200.000 zł.

Fabryka Wyrobów Metalowych i Cynkownia dawn. Melzig w Gdańsku. Podniesiono poważnie produkcję boilerów (120 sztuk). Zatrudnienie 35. Wartość produkcji 510.000 zł.

Zakłady Przemysłowe dawn. Hoene w Oliwie. Produkcja wózków torowych dla PKP rozwija się pomyślnie. Zatrudnienie 111. Wykonano 150 wózków o wartości 2.460.000 zł.

Fabryka Wyrobów Blaszanych daw. Zillgit i Lemke, Elbląg. Fabryka osiągnęła poważny wzrost produkcji. Postępuje usprawnienie prac warsztatowych i organizacyjnych. Zatrudnienie 171. Wartość produkcji 1.590.000 złotych.

Państw. Fabryka Maszyn dawniej Ventzki-Pluentsch w Słupsku. Montownia maszyn rolniczych rozwija swą produkcję. Postępuje organizacja warsztatów produkcyjnych. Wykonuje się nadal poważne prace inwestycyjne i porządkowe. Zatrudnienie 180. Wartość produkcji 540.000 zł.

Fabryka Maszyn Młyńskich dawn. Strelau w Malborku. Warsztat prowadzi prace głównie o charakterze remontowym. Zatrudnienie 33. Wartość produkcji 120.000 zł.

Fabryka Maszyn Rolniczych dawn. Fest w Reszlu. Fabryka produkuje seryjnie sieczkarnie.

Młotownia Mechaniczna w Oliwie. Zatrudnienie 35. Wartość produkcji 510.000 zł.

Fabryka Gazomierzy dawn. Arkona w Tczewie. Prace produkcyjne nie zostały dotychczas podjęte. Zatrudnienie 15.

Fabryka Maszyn i Taboru Kolejowego dawn. Schichau w Elblągu. W związku z decyzją CZPM częściowej odbudowy fabryki w przygotowaniu są poważne roboty inwestycyjne. Zatrudnienie 180.

Fabryka Pieców Stałopalnych daw. Pirwitz w Derłowie. W sytuacji fabryki nie zaszły większe zmiany. Należy oczekiwać szybkiej sprzedaży wykonanych pieców. Zatrudnienie 30. Wartość produkcji 300.000 zł.

Pomorska Fabryka Lin daw. Schroeder w Gdańsku. Bezpośrednio po przejęciu fabryki przystąpiono do remontu budynków, maszyn i instalacji. Zatrudnienie 110.

Przemysł Drzewny w zarządzie Zjednoczenia Przemysłu Drzewnego Okręgu Pomorskiego posiada 28 czynnych zakładów. Stan zatrudnienia na koniec sierpnia 1946 r. wewszystkich zakładach łącznie 3.619 osób, co oznacza wzrost zatrudnienia w porównaniu ze stanem na koniec lipca 1946 r. o 398 osób.

W zarządzie **Okręgowego Zjednoczenia Wytwórni Materiałów Budowlanych w Gdańsku** pozostawało ogółem 39 wytwórni, z tego czynnych zakładów 13, obejmujących

5 cegielni,
2 betonownie,
2 żwirownie,
5 fabryk papy,
1 wytwórni cegły białej

Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego z siedzibą w Sopocie obejmuje fabryki przetworów rybnych, mięsnych i owocowo-warzywnych. W m-cu sierpniu specjalną aktywność przejawiły fabryki owocowo - warzywne, które znajdują się w pełni sezonu. Gromadząc surowce do późniejszych przerobów w okresie zimy, wyprodukowały one także znaczne ilości przetworów z owoców i warzyw świeżych. Na ogólną liczbę 15 czynnych w m-cu sprawozdawczym fabryk, pracowało 5 fabryk owocowo - warzywnych. Zakwasiły one ca. 200 ton ogórków wykonując w m-cu sierpniu 80% ilości, zaplanowanej na rok 1946 (250 ton). Przygotowały około 240 ton pulpy owocowej, z czego znaczne ilości, bo 180 ton przypada na fabryki w Szczecinie, ilość ta niemal trzykrotnie przekracza zaplanowaną na m-c sprawozdawczy.

Praca fabryk rybnych, ściśle zależna od połowów morskich, zahamowana była nieco przez okres sztormów, podczas których tabor rybacki nie wypływał na morze. Fabryki przetworów rybnych, a specjalnie fabryki gdyńskie przygotowały się do przyjmowania ryby z importu, który przewidziany jest już w m-cu wrześniu. Całkowity import ryb wyniesie około 3.000.000 kg, co stanowiłoby plus minus 700 kg miesięcznie. Zjednoczenie wykonało w m-cu sprawozdawczym jedną z największych w dotychczasowej działalności handlowej dostawy, wysyłając na poczet umowy z wojskiem radzieckim 32 wagony ryby zasolonek.

ZRZESZENIA PRYWATNEGO PRZEMYSŁU SPOŻYWCZEGO

W związku z włączeniem przemysłu prywatnego do opracowywanego obecnie planu inwestycyjnego i produkcyjnego zaistniała konieczność zorganizowania przemysłu prywatnego w zrzeszenia branżowe.

Ministerstwa, którym dane branże przemysłów podlegają, wydały w w tym względzie okólnik, regulujące sprawy organizacji zrzeszeń branżowych. Przemysł, podlegający Ministerstwu Przemysłu, został zorganizowany na podstawie okólnika tegoż Ministerstwa Nr 142 z dnia 16.8 1945 r., natomiast Ministerstwo Aprowizacji i Handlu zarządziło analogiczną organizację przemysłu spożywczego okólnikiem Nr 52 z dnia 18.6 1946 r.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zorganizowała na podstawie tego ostatniego okólnika następujące zrzeszenia branżowe:

1) **Zrzeszenie Przemysłu Przetwórstwa Zbożowego** z siedzibą w Bydgoszczy, pod przewodnictwem Radcy Izby p. Władysława Kuty. Zrzeszenie to obejmuje: młynarstwo, kaszarstwo, makaroniarstwo i fabryki chleba.

2) **Zrzeszenie Przemysłu Fermentacyjnego,** pod przewodnictwem Radcy Izby p. Antoniego Szeszyckiego z Bydgoszczy. Obejmuje ono: przemysł piwowarski, winiarski, octowy, drożdżowy i musztardowy, oraz przemysł wód gazowych.

3) **Zrzeszenie Przemysłu Konserwowego,** pod przewodnictwem Radcy Izby p. Kazimierza Żebrowskiego z Jastarni. To Zrzeszenie skupia: przetwórstwo rybne, oraz przetwórstwo mięsne, jarzynowo-owocowe, wytwórnie marmelad i soków oraz suszarnie owoców, jarzyn i grzybów.

4) **Zrzeszenie Przemysłu Cukierniczo-Ziemniaczanego i Namiastek Spożywczych,** pod przewodnictwem p. Leona Kędziorskiego z Bydgoszczy. Obejmuje ono: wytwórnie cukierków, czekolady, biszkoptów, keksów, wafli, pierników, syropu ziemniaczanego, krochmalu, miodu sztucznego, dekstryny, płatków ziemniaczanych, saga, galaretek, proszków do pieczenia, karmelków, palarnie kawy, wytwórnie namiastek kawy, bulionów, zapraw smakowych i zup.

5) **Zrzeszenie Przemysłu Olejarskiego,** obejmujące wszystkie wytwórnie olejów roślinnych, pod przewodnictwem p. Romana Głuszkowskiego z Inowrocławia.

Prynależność wszystkich prywatnych przedsiębiorstw przemysłowych branży spożywczej do Zrzeszenia jest w myśl powołanego na wstępie okólnika Ministra Aprowizacji i Handlu — przymusowa. Zrzeszenia są organami Izby Przemysłowo-Handlowej i nie stanowią somodzielnych jednostek prawnych.

Do obowiązków Zrzeszeń należy:

a) zbieranie od poszczególnych zakładów ankiet i danych statystycznych w przedmiocie ich zdolności produkcyjnej, zapotrzebowań na surowce, środki energetyczne oraz ewent. narzędzia produkcji, jakoteż zapotrzebowań w związku z przewidzianymi inwestycjami,

b) zestawianie zapotrzebowań kwartalnych, dla poszczególnych branż przemysłu spożywczego prywatnego na węgiel, energię elektryczną, surowce, narzędzia i środki produkcji,

c) ustalanie z przedsiębiorstwami wzgl. ich zrzeszeniami warunków (w-g wytycznych Ministerstwa), na jakich zwalniane będą przez Ministerstwo dla danej branży artykuły przydzielane poszczególnym zakładom przetwórczym,

d) składanie Ministerstwu Aprowizacji i Handlu za pośrednictwem Izby Przemysłowo-Handlowej innych wniosków.

Ponadto, oprócz zadań, wynikających z planowania produkcji, celem Zrzeszeń jest:

e) popieranie rozwoju prywatnych przedsiębiorstw przemysłu spożywczego pod względem technicznym i gospodarczym,

f) precyzowanie dezyderatów wobec władz i instytucyj w interesie prywatnego przemysłu spożywczego.

Do najpilniejszych zadań Zrzeszeń należy opracowanie norm produkcji artykułów spożywczych, standartów oraz kalkulacji fabrykatów.

Zrzeszone przedsiębiorstwa korzystać będą z przydziałów surowców i środków produkcji, dokonywanych przez Ministerstwo Aprowizacji i Handlu.

Samorząd gospodarczy przemysłowo-handlowy jest obowiązany nie tylko do roztaczania opieki nad zrzeszeniami przemysłowymi, ale także prowadzić będzie kontrolę, która ustali zasady wykorzystania otrzymanych przydziałów. Kontrola Izby polegać będzie na określaniu cen i reglamentacji wytwórczości.

Izby Przemysłowo-Handlowe zostały powołane do opracowania planów gospodarczych dla poszczególnych przemysłów i kontroli wykonania tych planów.

W związku z tym Izba przedkładać będzie Ministerstwu wnioski w przedmiocie ustalania norm, w-g których wytwórcy, korzystający z wyżej wskazanych przydziałów, obowiązani będą dostarczać wyroby po cenach sztywnych. Również racjonalność produkcji i jakość wyrobów podlegać będzie kontroli Izby. Samorząd gospodarczy odpowiedzialny jest przed Ministerstwem za właściwe i celowe wykonanie programu inwestycyjnego i produkcyjnego.

Z powyższego wynika, jak poważne zadania stoją obecnie przed branżowymi zrzeszeniami przemysłu prywatnego. Ścisła współpraca tych zrzeszeń z Izbami Przemysłowo-Handlowymi jest nieodzowna, a od intensywności tej pracy zależy w dużej mierze rozwój prywatnego przemysłu i pozycja, jaką ten przemysł w układzie stosunków gospodarczych powinien zajmować.

UROCZYSTOŚCI JUBILEUSZOWE I ZJAZD OKRĘGOWY KUPIECTWA w KOŚCIERZYNIE

W dniu 29 września odbyły się uroczystości jubileuszowe Zrzeszenia Kupców Samodzielnych w Kościerzynie, połączone z Okręgowym Zjazdem Kupieckim w którym wzięło udział kupiectwo bliższych i dalszych okolic Kościerzyny, a zwłaszcza miast: Tczewa, Pelplina, Skurcza, Wejherowa, Pucka i Kartuz. Zarówno w uroczystościach, jak i w zjeździe wzięły udział liczne delegacje kupiectwa zorganizowanego. Zjazd, który zbiegł się z uroczystościami 600-lecia istnienia miasta Kościerzyny, oraz uruczystością 25-lecia Zrzeszenia Kupców w Kościerzynie poświęcony był przedyskutowaniu regionalnych zagadnień handlu, aktualnych problemów organizacyjnych i gospodarczych i posiadał poważne znaczenie w szczególności dla kupiectwa kaszubskiego. Szczegółowe sprawozdanie z przebiegu uroczystości jubileuszowych i zjazdu okręgowego podamy w następnym numerze.

ZEBRANIE KUPCÓW w KWIDZYNIU

W dniu 13.10 rb. o godz. 16 odbędzie się Walne Zebranie Zrzeszenia Kupców Samodzielnych w Kwidzyniu.

ORGANIZACJA KUPIECTWA BRANŻY MAT. BUDOWLANYCH

W dniu 26 września odbyło się w lokalu Związku Zrzeszeń Kupieckich zebranie kupców branży materiałów budowlanych, na którym powołano do życia komitet organizacyjny. Członkowie komitetu wzięli udział w Zjeździe Ogólnopolskim w Poznaniu w dniu 28 września.

WALNE ZEBRANIE KUPCÓW w LĘBORKU

W dniu 22.9 rb. odbyło się nadzwyczajne walne zebranie Stowarzyszenia Kupców Samodzielnych w Lęborku. W zebraniu brali udział przedstawiciele miejscowych władz z prezesem Krajowej Rady Narodowej na czele. Związek reprezentowany był przez dyrektora mgr Kaszyńskiego i przez radcę prawnego Związku mec, R. Borzyszkowskiego.

ZJAZD KUPIECTWA BRANŻY ŻELAZNEJ

Dnia 15 września 1946 r. odbył się w sali ratusza staromiejskiego w Gdańsku organizacyjny zjazd kupiectwa branży żelaznej woj. gdańskiego.

Po uroczystej mszy św. w kościele oo. Dominikanów, obrady zagaił o godz. 11-tej prezes Związku Zrzeszeń Kupieckich, przedstawiając cel Zjazdu oraz zadania i schemat organizacyjny Zrzeszeń Kupieckich ogólnych i branżowych na tle obecnego modelu gospodarczego Polski.

Pp. mgr Fr. Michalik, J. Lewkow i M. Skutecki w szczegółowych referatach zapoznali zebranych z obecną sytuacją prywatnego handlu żelaznego i możliwościami włączenia go w ramy ogólnokrajowego planu gospodarczego.

W wyniku obrad zebrani zawiązali stowarzyszenie pod nazwą: „Zrzeszenie Kupców Branży Żelaznej Województwa Gdańskiego", obejmujące hurtowników i detalistów tej branży z terenu województwa gdańskiego. Celem Zrzeszenia jest m. inn., poprzez zbieranie materiału statystycznego o możliwościach finansowych i technicznych kupiectwa żelaznego, poprzez stworzenie Wojewódzkiego i Centralnego Biura Zapotrzebowań, oddanie władzom do dyspozycji zorganizowanej i fachowej sieci rozdzielczej, a zorganizowanemu kupiectwu — dostęp do państwowych źródeł produkcji.

Statutową siedzibą Zrzeszenia jest Gdynia, ze względów technicznych jednak biuro Zrzeszenia mieści się w lokalu Związku Kupców Polskich w Gdańsku przy ul. Grunwaldzkiej 62.

Skład zarządu stanowią: pp. Lewkow — przewodniczący, Rubel — zastępca, Trzaska — sekretarz, Skutecki — skarbnik. Członkowie: pp. Gruszko i Grzenkowicz.

Z końcem września organizuje się zjazd ogólnokrajowy w Katowicach, na który Zrzeszenie delegowało 8 przedstawicieli poza 3 członkami zarządu, którzy uczestniczą w zjeździe z urzędu. Z uwagi na cele i zadania Zrzeszenia, zarząd wyraża przekonanie, że wszyscy hurtownicy i detaliści województwa gdańskiego zgłoszą swój akces i apeluje równocześnie do członków o rozwinięcie w swoich okręgach akcji informacyjnej i werbunkowej.

NOWY DYREKTOR ZWIĄZKU ZRZESZEŃ KUPIECKICH WOJ. GDAŃSKIEGO

W końcu września br. stanowisko dyrektora Związku Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego objął **mgr. Tadeusz Kaszyński.** Nowo mianowany dyrektor jest wychowankiem Uniwersytetu Poznańskiego, którego wydział prawno - ekonomiczny ukończył w roku 1935. P. mgr. Kaszyński posiada długoletnią praktykę w pracy samorządu terytorialnego i gospodarczego.

ORGANIZACJA HURTU SPOŻYWCZEGO W WOJ. GDAŃSKIM

W dniu 18 bm. odbył się w Gdyni Zjazd Organizacyjny Hurtowników Branży Spożywczej, zwołany z inicjatywy Związku Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego.

Obrady zagaił prezes Związku, zapoznając zebranych z celem Zjazdu oraz strukturą organizacji branżowych kupiectwa.

Szczegółowe referaty na temat sytuacji prywatnego hurtu spożywczego wywołały szeroką dyskusję, w której wyniku Zjazd powziął uchwałę w przedmiocie utworzenia organizacji branżowej hurtowników kolonialno-spożywczych o zasięgu wojewódzkim, w ramach Związku Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego.

Do władz organizacji powołano pp.: Mgr Jachniaka — Gdynia, Jarzębińskiego — Gdynia, Struczyńskiego — Tczew, Dr. Gniazdowskiego — Sopot, Skalskiego — Gdynia, Wasińskiego — Gdańks, Pietrzaka Józefa — Gdynia, Raczko — Sopot, Mgr Zielińskiego — Sopot.

W skład delegacji na zjazd ogólnopolski hurtowników branży kolonialno-spożywczej w Poznaniu weszli pp.: Mgr. Jachniak, Dr. Gniazdowski oraz Biskupski.

Zarząd apeluje do wszystkich hurtowników branży spożywczo-kolonialnej województwa gdańskiego, by zgłosili swój akces do powstałej organizacji branżowej hurtu prywatnego. Zgłoszenia nadsyłać należy pod adresem Związku Zrzeszeń Kupieckich Woj Gdańskiego Gdynia, ul. Świętojańska 78.

W dniu 25.9 rb. w lokalu Związku Zrzeszeń Kupieckich odbyło się posiedzenie konstytucyjne Zarządu Zrzeszenia Hurtowników Kolonialnych, na którym zarząd ten został ukonstytuowany w następującym składzie: prezes — mgr Jachniak Władysław, I wiceprezes — M. Skalski, II dr Gniazdowski Michał, sekretarz — Hebert Jarzębiński, skarbnik — Jan Raczko, oraz członkowie: Stefan Jasiński, Jan Strumyński. Komisja Rewizyjna: Biskupski, mgr Zieliński, Pietrzak.

Na tym samym zebraniu wyłoniono delegację na Ogólnopolski Zjazd Hurtowników Branży Kolonialnej, który odbył się 28.9 w Poznaniu. W skład delegacji weszli: mgr. Jachniak, Jarzębiński,Raczko, dr Gniazdowski.

Biuro Zrzeszenia mieści się w lokalu Związku Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego w Gdyni, ul. Świętojańska 78.

KONCESJONOWANIE PRZEDSIĘBIORSTW PRZEMYSŁU SKÓRZANEGO

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr 43 z dn. 20 września 1946 r. ukazał się dekret z dn. 19 sierpnia 1946 r. o koncesjonowaniu garbarń, zakładów do solenia i suszenia skór surowych oraz niektórych fabryk obuwia lub pasów transmisyjnych.

POPULARNE POSIŁKI w ZAKŁADACH GASTRONOMICZNYCH WOJ. GDAŃSKIEGO

Zrzeszenie Przemysłu Gastronomicznego Woj. Gdańskiego, skupiające w ramach swej organizacji zakłady gastronomiczne na terenie całego województwa podjęło akcję zmierzającą do udostępnienia dla świata pracy posiłków, wydawanych w poszczególnych zakładach. W tym celu wszczęto pracę nad ustaleniem na obszarze województwa jak najniższych, gospodarczo uzasadnionych cen na powszechnie podawane dania mięsne, rybne, i zupy, oraz takie napoje jak kawa, herbata itd. W ramach tej akcji Zrzeszenie Przemysłu Gastronomicznego poleciło zrzeszonym zakładom wprowadzić do codziennego jadłospisu tzw. popularne obiady dla świata pracy w cenie 65 zł za obiad dwudaniowy. W najbliższym czasie powołana zostanie specjalna komisja, dla zbadania czy ta inicjatywa Zrzeszenia została w stu procentach wprowadzona w czyn.

ZOBOWIĄZANIA PODATKOWE I POSTĘPOWANIE PODATKOWE

Dekrety z dnia 16 maja 1946 roku o zobowiązaniach podatkowych i o postępowaniu podatkowym, ogłoszone w Dzienniku Ustaw R. P. z dnia 21 czerwca 1946 r. Nr 27 poz. 173 i 174, uchyliły szereg przepisów dotychczasowej ordynacji podatkowej z dnia 15 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 14 poz. 134 z 1936 r.), przy czym z mocą wsteczną od dnia 1 stycznia 1946 r. wprowadzono postanowienie o ustalaniu przez władzę podatkową wysokości zobowiązania podatkowego wówczas gdy podatnik nie wykonał zobowiązania podatkowego, wynikającego bezpośrednio z ustawy lub rozporządzenia i nieuzależnionego od poprzedniego doręczenia podatnikowi decyzji. Nadto z taką mocą wsteczną upoważniono władzę podatkową — po wyczerpaniu administracyjnych środków przymuszenia — do zamykania przedsiębiorstw, jeżeli płatnik nie nabył karty rejestracyjnej, albo nie prowadzi ksiąg handlowych, ksiąg uproszczonych lub podatkowych mimo, że z mocy przepisu jest do tego zobowiązany; przed zamknięciem przedsiębiorstwa władza podatkowa winna co najmniej w terminie dwutygodniowym zagrozić zastosowaniem tego środka przymuszającego; władza podatkowa winna też umożliwić podatnikowi zaprowadzenie ksiąg w zamkniętym przedsiębiorstwie i niezwłocznie dopuścić ponowne utworzenie przedsiębiorstwa, gdy podatnik nabył kartę rejestracyjną lub zaprowadził księgi.

OBOWIĄZEK PROWADZENIA KSIĄG HANDLOWYCH, UPROSZCZONYCH LUB PODATKOWYCH

Z dniem 1 lipca 1946 roku wszyscy płatnicy podatku obrotowego, jeżeli nie mają obowiązku prowadzenia ksiąg handlowych, zobowiązani są prowadzić księgi uproszczone, bądź księgi podatkowe. Minister Skarbu określa w drodze rozporządzenia grupy podatników, obowiązanych

do prowadzenia ksiąg uproszczonych. Podatnicy zaś nie mający obowiązku prowadzenia ksiąg handlowych ani uproszczonych, obowiązani są prowadzić księgi podatkowe. Minister Skarbu może jednak w drodze rozporządzenia niektóre grupy tych podatników zwalniać od obowiązku prowadzenia ksiąg podatkowych. Minister Skarbu może również w drodze rozporządzenia rozszerzyć na niektóre grupy podatników podatku dochodowego powyższy obowiązek prowadzenia ksiąg uproszczonych lub podatkowych.

Minister Skarbu ustala w drodze rozporządzenia dla poszczególnych grup podatników przepisy w zakresie prowadzenia ksiąg uproszczonych i podatkowych oraz warunki, jakim te księgi powinny odpowiadać, aby stanowiły dowód w postępowaniu podatkowym. Nadto Minister Skarbu (w porozumieniu z Ministrem Przemysłu oraz Aprowizacji i Handlu) — po zasięgnięciu opinii samorządu gospodarczego, Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. oraz właściwej instytucji naukowej — może wydać rozporządzenie, określające jednolicie poszczególne zasady i sposoby prowadzenia ksiąg handlowych, nie uregulowane innymi przepisami prawnymi.

OBOWIĄZEK WYDAWANIA RACHUNKÓW

Wszyscy podatnicy podatku obrotowego oraz wszystkie osoby, wykonywujące świadczenia, podlegające podatkowi, (choćby zwolnione od podatku obrotowego) w zasadzie zobowiązane są wydawać na żądanie rachunki (także przy transakcjach kredytowych). Rachunki te muszą być kolejno numerowane i przechowywane w kopiach w kolejności numerów.

W odniesieniu do zakupu rzeczy ruchomej rachunek musi zawierać dokładną firmę (imię, nazwisko i adres) dostawcy, datę, numer, dokładną firmę zakupującego (odbiorcy) i jego adres, oznaczenie rodzajów towarów, ilość i cenę jednostkową każdego rodzaju towarów, ogólną sumę należności i podpis sprzedającego.

W odniesieniu do pobieranych świadczeń usług rachunek musi analogicznie zawierać dokładne oznaczenie świadczącego usługi i odbierającego usługi, datę, numer kolejny rachunku, bliższe określenie świadczenia, sposób obliczenia sumy należności za świadczenie, (chyba że umowa o świadczenie nie określa takiego sposobu), sumę należności i podpis świadczącego usługi.

Minister Skarbu może określić w drodze rozporządzenia rodzaje świadczeń usług, co do których zapisy w księgach u odbierających świadczenia będą uznane za należycie udokumentowane dowodami wewnętrznymi. Szczegółowe dowody wewnętrzne wystarczają przy zakupie wytworów zakupu dokonano bezpośrednio u rolników w gospodarstwie rolnym lub poza nim, lecz nie ze stałego miejsca sprzedaży.

Pełne teksty wyżej omówionych przepisów 86 i 87 dekretu o postępowaniu podatkowym, tudzież przepisów prawa karnego skarbowego o karach za odmowę wydania rachunków powinny być umieszczone (obok karty rejestracyjnej) na widocznym miejscu w przedsiębiorstwach (zakładach) i lokalach, służących do wykonywania zajęć (co nie dotyczy zawodów wolnych).

POSTULAT UPRASZCZAJĄCEGO SKONCENTROWANIA PRZEPISÓW PODATKOWYCH

Omówiliśmy powyżej najbardziej dotyczące bieżącej praktyki handlowo - przemysłowej przepisy nowych dekretów, które mają przyczynić się do ujednolicenia i uproszczenia postępowania w dziedzinie podatków bezpośrednich (łącznie z opłatami stemplowymi oraz komunalnymi opłatami administracyjnymi i specjalnymi dopłatami). W istocie uproszczenie i ujednolicenie jest konieczne, a dałoby się ono przeprowadzić przez skoncentrowanie całokształtu spraw, związanych z wymiarem i poborem podatków, w jednym akcie ustawodawczym, któryby obejmował również (na wzór np. czechosłowackiej ordynacji podatkowej z dnia 15 czerwca 1927 r. o podatkach bezpośrednich) jednolite przepisy o administracyjnym postępowaniu egzekucyjnym przy ściąganiu podatków. Dotychczasowe przepisy w tym zakresie (ustawa z dnia 10 marca 1932 r. Dz. U. R.P. Nr 32 poz. 328 i rozporządzenie wykonawcze Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 1932 r. o postępowaniu egzekucyjnym władz skarbowych tamże poz. 580, znowelizowane Dz. U. R. P. poz. 78/1934 i poz. 340/1937) doznały również szeregu zmian i nie są zespolone, skoro prócz zasadniczego rozporządzenia z dnia 25 czerwca 1932 r. obowiązują w tym zakresie także art. 24—48 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. R. P. Nr 36 poz. 342, znowelizowanego rozporządzeniami z dnia 27 października 1933 r. Dz. U. R. P. Nr 84 poz. 624 i z dnia 28 gudnia 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 110 poz. 976), tudzież dalsze rozporządzenia wykonawcze szczegółowe (np. Ministra Sprawiedliwości z dnia 13 sierpnia 1930 r. Dz. U. R. P. Nr 59 poz. 481, Ministra Spraw Wojskowych z dnia 19 lipca 1930 r. Dz. U. R. P. Nr 54, poz. 457, Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 23 sierpnia 1932 r. Dz. U. R. P. Nr 89 poz. 751). Oczywistą jest rzeczą, że zainteresowani kupcy i przemysłowcy nie są w stanie orientować się w tej mnogości przepisów, trudno dostępnych nawet dla zawodowych prawników. Stąd postulat upraszczającego skoncentrowania wszystkich przepisów podatkowych jest bardzo na czasie. Przepisy zaś omawianych dekretów, wprowadzając zmiany, pozostawiły w mocy nieliczne postanowienia poprzedniej ordynacji podatkowej. Zagadnienie egzekucji podatkowej pozostawiono dla osobnego unormowania, przy czym projekt dekretu o administracyjnym postępowaniu egzekucyjnym oznacza się zaostrzaniem środków egzekucyjnych, utrzymując zresztą wielotorowość, bo nie przewiduje uchylenia odrębnych przepisów, np. co do prowadzonej przez Państwowy Bank Rolny (Dz. U. R. P. poz. 769/1932) lub instytucje kredytowe ziemskie oraz miejskie (Dz. U. R. P. poz. 147/1933) egzekucji. Wspomniany projekt rozwija koncepcję „egzekucyjnego" zamykania przedsiębiorstw, przewiduje „ułatwioną" upadłość przedsiębiorstw i nowy rodzaj ich przymusowego zarządu administracyjnego. Wymienione prace ustawodawcze zmierzają do podniesienia moralności i rentowności podatkowej, wszakże cel ten łatwiej jest osiągnąć raczej na drodze koniecznej odbudowy zaufania gospodarczego przy popieraniu, a nie dyskryminowaniu inicjatywy prywatnej, której w pierwszym rzędzie dotyczą dokonane już obciążenia podatkowe i planowane obostrzenia egzekucyjne, uprzywilejujące sektor państwowy i uspołeczniony. Stworzenie właściwych warunków i atmosfery pracy dla sektora prywatnego w praktyce przyczyniłoby się niewątpliwie do podniesienia moralności i rentowności podatkowej, wobec czego zagadnienie musi być stawiane na szerszej, zasadniczej płaszczyźnie. Znajduje to powoli zrozumienie nie tylko wśród bezpośrednio zainteresowanych kupców i przemysłowców, nie tylko na łamach gospodarczej prasy fachowej. Przykładowo przytaczamy tu wywody „Życia Warszawy", aktualnie podchwycone przez „Dziennik Bałtycki" z dnia 7 sierpnia 1946 r. Nr 216 str. 2 w rubryce „Nożycami przez prasę", które cytujemy:

„Nasza polityka podatkowa w stosunku do przedsiębiorczości prywatnej musi w praktyce doprowadzić do eliminacji tych wszystkich przedsiębiorstw, które hołdując zasadzie uczciwej gry i jawnej gospodarki, nie mogą się utrzymać na powierzchni. Przy obecnych bowiem obrotach uzyskanie dochodu, dla którego przewidziany jest najwyższy wymiar podatkowy należy do rzeczy, dość powszednich, a dochód taki w skali przedwojennej uchodził raczej za skromny. Rozumiemy dobrze, że polityka podatkowa może zmierzać przez nadmierne obciążenie do eliminacji tych przedsiębiorstw, które nie harmonizują w swej działalności z planem gospodarczym państwa, a więc stanowią niejako zawadę na drodze do osiągnięcia pozytywnych wyników gospodarczych. Ale 65% z dochodu przedsiębiorstwa, które podporządkowało się wytycznym ogólnogospodarczej polityki państwa, jest podatkiem odstraszającym od wszelkiej zdrowej, opartej na racjonalnych przesłankach i na dłuższą metę zakrojonej inicjatywy prywatnej. Taka polityka podatkowa uderza więc przede wszystkim w tych, których dla inicjatywy prywatnej chcielibyśmy pozyskać, a sprzyja tym, którzy w swej krótkofalowej i często niesolidnej działalności umieją znaleźć środki i sposoby, aby ostrze tej polityki od siebie odwrócić".

Dr Mieczysław Piekarski

Rynki towarów kolonialnych

Kawa

Przewidziana nadwyżka kawy wyniesie z końcem roku kawowego (rok kawowy liczy się od 1. 10 — 30. 9.) prawdopodobnie 6.609.830 worków. Niezależnie od tego zapasy tak w krajach produkcyjnych jak i odbiorczych dojdą do 15.300.000 worków. Eksport z krajów produkcyjnych wyniesie prawdopodobnie 23.724.830 worków.

Import kawy do Belgii

Przy kawie importowanej do Belgii rozróżnia się dwojakie źródła pochodzenia: Kongo Belgijskie, jako własną kolonię i inne kraje produkujące.

Zakup kawy powierzono dwom biurom rządowym w koloniach, przy czym jedno przyjmuje tylko gatunki „arabika", a drugie gatunki „robusta". Przeprowadzają one ostateczną klasyfikację ziarna i oceniają jego wartość przed wywozem.

Kakao

W roku 1945/46 do dnia 30 kwietnia produkcja ziarna kakaowego w **Brazylii** wynosiła 1.670.000 worków, w **Republice Dominikańskiej** 325.000 worków.

Herbata

Dnia 31 marca br. zanotowano w **Stanach Zjednoczonych** najwyższy od Pearl Harbour t. zn. od początku wojny z Japończykami, stan zapasów herbaty w ilości 43.611.000 lbs, które znajdują się w rękach importerów, hurtowników i detalistów.

W **Chinach** organizuje się zjednoczenie pod nazwą: Chinese Tea Federation, którego zadaniem jest przeprowadzenie eksportu herbaty.

Banany

Na **Kubie** przedstawiają się zbiory bananów bardzo korzystnie. Eksport typu Johnson doszedł w pierwszym kwartale 1946 r. do 711.000 kiści w porównaniu do 497.000 w tym samym czasokresie 1945 r.

Kauczuk

W roku 1945 **Boliwia** eksportowała 4.094,6 ton metrycznych kauczuku.

W Indiach Holenderskich, na **Borneo**, rozpoczęto ponownie zbierać kauczuk. Wyniki nie są ilościowo jeszcze poważne, lecz władze holenderskie mają nadzieję, że sytuacja ulegnie szybkiej poprawie po nadejściu niezbędnego materiału włókienniczego dla ludności, który będzie wydany jako premia za wydatną pracę.

W **Guatemali** utworzyło się nowe towarzystwo pod nazwą: Sociedad Chiclera Guatemalteca, którego zadaniem będzie eksploatacja surowca gumy do żucia, tak zwanego chicle, znajdującego się w lasach dziewiczych departamentu Petenu. Dowóz do portów odbywać się będzie, z powodu braku komunikacji drogowej samolotami.

Skóry

W **Argentynie** produkcja skór bydlęcych niewyprawionych i wyprawionych wynosiła w pierwszym kwartale 1946 r.: 1.428.090 sztuk skór bydlęcych i 314.832 sztuk skór cielęcych niewyprawionych oraz 500.000 sztuk skóry wyprawionej.

Przewiduje się w dalszym ciągu r. 1946 kwartalną produkcję około 1.500.000 szt. skór bydlęcych, 300.000 szt. cielęcych niewyprawionych oraz od 700.000 do 800.000 szt. skór bydlęcych wyprawionych.

Eksport w pierwszym kwartale r. 1946 wynosił 667.617 szt. skór bydlęcych (z tego 50 proc. do Wielkiej Brytanii), 293.914 szt. skór cielęcych niewyprawionych (z tego 189.806 do Wielkiej Brytanii) oraz 180.009 szt. skór wyprawionych (z tego 135.000 szt. do USA).

A. Wiatrak

Uwaga: Kupcom, zainteresowanym importem towarów kolonialnych, może Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni udzielać bliższych informacji w drodze korespondencji.

Prasa o „Morskim Przeglądzie Gospodarczym"

„I. K. P."

Nr 163

GDYNIA (m) Od dłuższego już czasu dawał się odczuwać na Wybrzeżu brak pisma, któreby stanowiło organ gospodarczy, poświęcony specjalnie przeglądowi zagadnień morskich i nadmorskich we wszystkich jego przejawach. Obecnie ta luka w polskim czasopiśmiennictwie fachowym została wypełniona przez ukazanie się „Morskiego Przeglądu Gospodarczego". . . Morski Przegląd Gospodarczy jest niewątpliwie pożytecznym pismem na odcinku życia morskiego i pomorskiego, życzyć by należało, aby jak najprędzej przeobraził się z miesięcznika w tygodnik.

„GAZETA MORSKA"

1. VIII 1946 r.

Trzeci numer „Morskiego Przeglądu Gospodarczego", który wyszedł właśnie z druku przynosi szereg ciekawych publikacyj ekonomicznych.

Ponieważ „Morski Przegląd" jest jedynym w kraju poważnym i na wyjątkowo wysokim poziomie utrzymanym wydawnictwem gospodarczym, poświęconym sprawom morskim ze zrozumiałym zainteresowaniem należy śledzić jego rozwój. Jak widać z bieżącego numeru pismo obejmuje coraz szerszy zasięg tematyki morskiej i staje się doskonałą platformą dla dyskusji i kształtowania się morskiej myśli ekonomicznej. Zarówno ekspansja morska jak i odbudowa prowadziłyby do błędów niechybnych, gdyby nie istniały możliwości rzeczowego przeglądu i oceny wysiłków i zamierzeń, przejawianych na polskim froncie gospodarki morskiej. Informacje po angielsku o naszych aktualiach morskich zawarte w „Polskiej kronice morskiej" „Przeglądu" są napewno przydatne dla jego czytelników w obcych portach.

F-ma „Alwir”

GDYNIA, Świętojańska 75. tel. 272-70

poleca

FUTRA I SUKNA

Na miejscu wytworna pracownia krawiecka i kuśnierska.

Najwytworniejsze kapelusze i największy wybór tylko w f-mie

Pani

GDYNIA, ul. Św-Jańska 46. Tel. 271-61

Najstarsza firma na wybrzeżu

Centrala

Obrotu i Przetwórstwa Rybnego

ODDZIAŁ MORSKI

GDYNIA

ul. Święojańska 23, tel 265-95 (Dział Handlowy)

ul. Rybacka 7, tel. 220-4. (Dział Importowy

ul. Świętojańska 71, tel. 217-98 (Sklep detaliczny

Sprzedaje śledzie i ryby świeże, wędzone i solone

SKŁAD MASZYN BIUROWYCH

NAPRAWA wszelkiego rodzaju maszyn biurowych. PRZERÓBKA i konserwacja, części zamienne - przybory biurowe.

K. Krasicki

GDYNIA, Świętojańska 73. Tel. 263-77

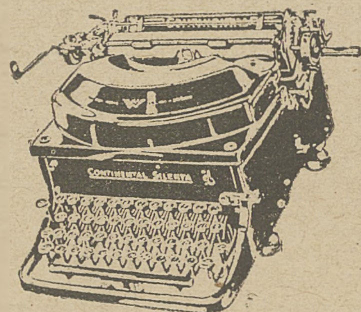
Maszyny biurowe

Przyrządy miernicze

Kupno - Sprzedaż

Gwarantowane naprawy

Konserwacja — Przeróbka na polski układ



R. Durys

GDYNIA, ul. I. Armii W.P. nr 22.

Tel. 273-20

Zakład Maszyn Biurowych

Tadeusz Liszkowski

Gdańsk - Wrzeszcz

ul. Grunwaldzka nr 74.

Warsztat naprawy wszelkich maszyn biurowych. Przebudowa na polski alfabet.

Telefon 410-04

Sprzedaż Kupno

RESTAURANT - BAR - RESTAURACJA

„George”

GDYNIA, UL. 3-GO MAJA NR 21

TELEFON NR 265-81 ZARZĄD

Wydawnictwo Izby Przemysłowo-Handlowej
Redaguje kolegium

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor: Mgr Kazimierz Zagórny

OGŁOSZENIA przyjmuje „MAT" — Biuro ogłoszeń Morskiej Agencji Telegraficznej w Gdyni, ul. Świętojańska 99, tel. 27-242
P. K. O. 40-87

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik", Gdynia, ul. Máciwoja Nr 7, tel. 26-239. W-03608